Technische vragen

Van : Partij voor de Dieren, Corina Kerkmans
Datum vraag : 6 juni 2021
Onderwerp : VCP

Datum antwoord :

Vragen:
Wij hebben de volgende aanvullende vragen voor het VCP.

VCP – huidige versie

1. Deze versie is moeilijk te vergelijken met de versie die eerder in de Raad is aangeboden.
   Is aan te geven in hoeverre ten opzichte van deze versie:
   - De effecten op schone lucht, fijnstof en geluid gelijk, beter of minder goed zijn?
   - Wat is het verschil in autogebruik ten opzichte van het 'eerdere VCP'?

Ondernemers en hun invloed?

2. GO en de SOG hebben aangegeven dat zij nog wachten op de maatregelen die de Binnenstad leefbaarder moeten maken. Is daar nog wel geld en vooral nog ruimte voor verbeteringen binnen het huidige VCP?
3. In hoeverre heeft de invloed van de lobby van GO ervoor gezorgd dat dit VCP qua CO2 uitstoot, fijnstof en geluid gelijk is gebleven, verslechterd of verbeterd t.o.v. het vorige VCP? Ofwel, is het VCP qua effect op de klimaatverandering verbeterd, verslechterd of gelijk gebleven?

Singels

4. Klopt het dat met het huidige VCP dat er door de maatregelen op Fluwelensingel er een dek bij moet komen op Klein Amerika?
5. Zo ja, wat zouden de kosten daarvoor zijn?
6. Zou een indeling a la Kattensingel als beeld wellicht veiliger en goedkoper zijn?

Bodegraafsestraatweg

7. Een doorsteek van/naar Plaswijck is geen onderdeel van het VCP. Kun u toelichten welke argumenten daarvoor zijn gebruikt richting bewoners? Daarbij ook graag betrekken in hoeverre deze doorsteek bemoedigend of juist ontmoedigend op sluipverkeer zou werken.
8. Zou het aanpassen van de bewegwijzering bij de A12 de verkeersdruk naar beneden brengen ten opzichte van de 18.000 verkeersbewegingen die nu worden voorzien?
9. Zou het verwijderen uit systemen als TomTom of Google van de Bodegraafse Straatweg als doorsteek naar de A12 de verkeersdruk

verder naar beneden brengen ten opzichte van de 18.000 verkeersbewegingen die nu worden voorzien?
10. Kan landbouwverkeer op deze weg verboden worden? Waarom wel of niet?

Kleiwegplein

11. Is bekend hoeveel sluipverkeer er via het Van Bergen IJzendoornpark gaat lopen?
12. En via de Crabethstraat?
13. Voor de bussen worden de bewegingen kort stop gezet. Hoe vaak per uur gebeurt dat en in hoeverre gaat dat de verkeersveiligheid beïnvloeden?

Antwoorden:

1. De verschillen in effecten zijn lastig aan te geven, omdat de effectbepaling van het huidige VCP uitgebreider is gedaan dan in de eerdere versie. En de effecten voor bv. geluid verschillen ook sterk per weg. Over het algemeen zal een sectorenmodel meer impact hebben op autoverkeer, en nog meer lopen en fietsen stimuleren, waardoor er minder uitstoot van schadelijke stoffen zal zijn. We hebben n.a.v. de participatie ook moeten concluderen dat het sectorenmodel te weinig draagvlak kent, en dat het sectorenmodel te grote negatieve effecten heeft op de geluidssituatie rond de randwegen en de robuustheid van het wegennet. Het sectorenmodel zorgde dan ook voor zeer hoge toenames op de Goudse Houtsingel en Goverwellesingel, met een toename van geluid als gevolg. Het huidige VCP heeft een meer afgewogen pakket aan maatregelen, met een stuk beperktere effecten op deze randwegen waardoor de geluidseffecten hier ook veelal binnen de normen blijven.

2. Dit geld is reeds opgenomen in het VCP-plan. Voor de binnenstad wordt namelijk werk met werk gemaakt door de nieuwe inrichting te koppelen aan het groot onderhoud wat hier gepland staat. Vanuit groot onderhoud is er voor meerdere jaren jaarlijks € 350.000 beschikbaar om onderhoud te plegen én tegelijkertijd de inrichting te verbeteren. Ook de versimpeling van het Kleiwegplein en de Autoluwe Nieuwe Veerstal zorgen voor een verbetering van de verblijfskwaliteit van de binnenstad, en voor deze projecten wordt t.z.t. financiering aangevraagd in het kader van het VCP in de vorm van een tranche.

3. Dat is niet te zeggen. Het eerdere VCP is niet meer haalbaar bevonden vanwege onvoldoende draagvlak, wat juist is gebleken vanuit het participatieproces met de denktank waar veel vertegenwoordigers van wijkverenigingen aan deelnamen. Ook de impact op de randwegen, geluidssituatie aldaar en de robuustheid van het wegennet zijn redenen om niet meer aan het sectorenmodel vast te houden. Er ligt nu een meer gedragen en uitgebalanceerd VCP voor wat ook een bijdrage levert aan het verminderen van CO2-uitstoot en schadelijke emissies door het stimuleren van lopen en fietsen.

4. De intentie is om de parkeerplaatsen langs de Fluwelen- en Blekerssingel op te heffen zodat er een aantrekkelijkere en veiligere inrichting voor terug kan komen met meer ruimte om te lopen en te fietsen. De parkeerders van de Singels zullen verplaatst worden naar andere locaties. Welke locaties dit zijn dient nader uitgewerkt te worden in de parkeerstrategie voor de binnenstad. Een van de mogelijkheden is Klein Amerika. Uit de parkeerstrategie zal moeten blijken of extra parkeercapaciteit nodig is of niet. Door een betere benuttig van bestaande parkeercapaciteit proberen we juist eerst bestaande parkeerplekken beter te benutten. Zo staat de Bolwerkgarage grotendeels leeg, en zijn er kansen om in het weekend ook de Stationsgarage en Vossenburchkade beter te benutten.

5. Kosten voor een eventueel dek zijn niet bekend, dit wordt onderdeel van nader onderzoek.

6. Een inrichting zoals de Kattensingel is op de Fluwelen- en Blekerssingel niet mogelijk zonder het kappen van de bomen en verdwijnen van Groen. Bovendien zijn de Fluwelen- en Blekerssingel een belangrijke busroute (Rnet) waar terughoudend moet zijn met toepassing van drempels zoals op de Kattensingel. Om de ruimtelijke kwaliteit en het autoverkeer te temperen denken we voor de Fluwelen- en Blekerssingel dan ook aan een profiel met brede fietsstroken, een smalle rijloper voor gemotoriseerd verkeer, uitgevoerd met klinkers of streetprint-verharding, en kruispunten met prioriteit voor fietsers en voetgangers van/naar de binnenstad.

7. Over de effecten van de doorsteek zijn een tweetal notities opgesteld die ook aan de gemeenteraad zijn aangeboden. In deze notities is beschreven welke verkeerseffecten optreden in geval van een doorsteek tussen de Reeuwijkse randweg en de Plaswijckweg. Door de doorsteek vermindert de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg, wat positief is. Op de Plaswijckweg neemt de verkeersdruk toe, enerzijds doordat bestemmingsverkeer niet meer via de Bodegraafsestraatweg hoeft te rijden, maar anderzijds ook doordat er voor ander verkeer een snellere en kortere route door Plaswijck ontstaat. Dit betreft bijvoorbeeld verkeer naar Bloemendaal, de spoorzone, het Groene Hart ziekenhuis, de Goudse Poort, en delen van Gouda Noord. Daardoor neemt de verkeersdruk op de Plaswijckweg zo sterk toe dat dit niet acceptabel is. Daarmee zouden verkeersproblemen worden verplaatst. De Plaswijckweg doorkuist een grote woonwijk, met veel oversteekbewegingen over de weg door fietsers en voetgangers, waaronder kinderen van/naar de scholen die hier gelegen zijn.

8. Het is ons niet duidelijk waar u precies op doelt. Komende vanuit de richting van Utrecht over de A12 wordt verkeer naar Gouda via afrit Gouda en de Goudse Poort geleid. Daarmee wordt reeds voorzien in het ontlasten/ontzien van de Bodegraafsestraatweg. En vanuit de richting van Den Haag verloopt de ontsluiting van Gouda via de

Goudse Poort (of de N207).

9. Het is helaas niet mogelijk om wegen uit navigatiesystemen te laten verwijderen. De partijen achter deze navigatiesystemen willen een zo goed mogelijk reisadvies aan hun gebruikers bieden, en zijn dan ook niet ontvankelijk voor dergelijke verzoeken van gemeenten. Wel voert het ministerie van I&W overleg met deze partijen om te bezien of in route-adviezen rekening kan worden gehouden met bijvoorbeeld schoolzones en woongebieden. De gemeente Gouda houdt deze ontwikkelingen in de gaten, zodat op het moment dat dit soort technische mogelijkheden er zijn we hier op in kunnen spelen.

10. In de projectenlijst van het VCP is opgenomen om de Nota Zwaar verkeer als vervolg/uitwerking op het VCP te actualiseren. In deze nota zal in meer detail onderzocht worden welke maatregelen wenselijk en nodig zijn om het vrachtverkeer in goede banen te leiden. De Nota Zwaar verkeer wordt geactualiseerd binnen de kaders van het VCP en het regionale mobiliteitsbeleid. Het regionale mobiliteitsbeleid beschrijft reeds een netwerk voor groot verkeer en landbouwverkeer, waar ook de Bodegraafsestraatweg onderdeel van uit maakt. Het lijkt dus niet (zomaar) mogelijk om de Bodegraafsestraatweg af te sluiten voor vrachtverkeer en landbouwverkeer.

11. Er is niet bekend hoeveel sluipverkeer door Nieuwe Park zal gaan rijden. Maar de kans op sluipverkeer is beperkt. De wegen hier zijn vrij smal ingericht, en deze straten liggen vaak niet op de snelste route. Bovendien wordt bij de plannen van de Nieuw Veerstal ook de Vredebest afgesloten voor niet-bestemmingsverkeer waarmee enkele sluiproutes reeds worden afgesloten.

12. Sluipverkeer via de Crabethstraat wordt grotendeels voorkomen doordat de Vredebest een geslotenverklaring krijgt voor niet-bestemmingsverkeer. Mogelijk dat verkeer vanuit de Kadebuurt nog wel via deze route zal rijden, maar de route via de Boelekade en Schouwburglaan zal in veel gevallen aantrekkelijker zijn.

13. Deze doseerlichten zijn juist nodig voor de verkeersveiligheid. Door de bussen prioriteit te geven op het kruispunt, kunnen deze het kruispunt veilig passeren. Zonder deze doseerlichten zouden bussen en fietsers/voetgangers zelf de voorrang moeten regelen wat op een druk kruispunt zoals deze complex is. Uit verkeerssimulaties van de nieuwe vormgeving blijkt dat de verkeerssituatie goed functioneert, en dat wachttijden korter zijn dan in de huidige situatie. Zowel qua oversteekbaarheid, als qua verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit is de nieuwe situatie dan ook een verbetering ten opzichte van de huidige inrichting.